



日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日 2 0 0 2 年 9 月 3 0 日
Date of Application:

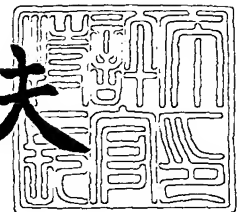
出 願 番 号 特 願 2 0 0 2 - 2 8 5 9 2 1
Application Number:
[ST. 10/C]: [J P 2 0 0 2 - 2 8 5 9 2 1]

出 願 人 豊田合成株式会社
Applicant(s):

2 0 0 3 年 9 月 1 1 日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今 井 康 夫



出証番号 出証特 2 0 0 3 - 3 0 7 4 8 4 4



【書類名】 特許願

【整理番号】 TFA1376

【提出日】 平成14年 9月30日

【あて先】 特許庁長官 殿

【国際特許分類】 B60R 13/04

【発明者】

 【住所又は居所】 愛知県西春日井郡春日町大字落合字長畑 1 番地 豊田合成株式会社内

 【氏名】 竹田 和生

【発明者】

 【住所又は居所】 愛知県西春日井郡春日町大字落合字長畑 1 番地 豊田合成株式会社内

 【氏名】 川島 大一郎

【発明者】

 【住所又は居所】 愛知県西春日井郡春日町大字落合字長畑 1 番地 豊田合成株式会社内

 【氏名】 小林 政男

【発明者】

 【住所又は居所】 愛知県西春日井郡春日町大字落合字長畑 1 番地 豊田合成株式会社内

 【氏名】 池田 和俊

【特許出願人】

 【識別番号】 000241463

 【氏名又は名称】 豊田合成株式会社

【代理人】

 【識別番号】 100067596

 【弁理士】

 【氏名又は名称】 伊藤 求馬

 【電話番号】 052-683-6066



【選任した代理人】

【識別番号】 100097076

【弁理士】

【氏名又は名称】 糟谷 敬彦

【電話番号】 052-683-6066

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 006334

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【包括委任状番号】 9005834

【包括委任状番号】 0206321

【ブルーフの要否】 要



【書類名】 明細書

【発明の名称】 自動車用サイドモール

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 自動車の車体又はドアの側部外面にクリップで装着される自動車用サイドモールにおいて、

該サイドモールはモール本体と該モール本体を車体又はドアに装着するクリップと上記モール本体の裏面に装着されるクッション部材からなり、

該クッション部材は、上記モール本体と車体又はドアの間にあってクッション作用をするクッション部と上記モール本体の裏面に設けられたクッション取付リブに嵌合する嵌合部からなることを特徴とする自動車用サイドモール。

【請求項 2】 上記モール本体の裏面に設けられたクッション取付リブを、上記モール本体の長手方向の両側部に長手方向の略全長にわたり設け、両側部の上記クッション取付リブに上記クッション部材を取付けた請求項 1 記載の自動車用サイドモール。

【請求項 3】 上記モール本体の裏面に設けられたクッション取付リブを、上記モール本体の長手方向の両側部に長手方向の略全長にわたり設け、両側部の各々の上記クッション取付リブは、2 本ずつ設け、該 2 本のクッション取付リブの間に上記クッション部材の嵌合部を嵌挿した請求項 2 記載の自動車用サイドモール。

【請求項 4】 上記クッション部材のクッション部は、車体又はドアと上記モール本体の側端部との間に嵌挿するリップを延設する請求項 1、2 または 3 記載の自動車用サイドモール。

【請求項 5】 上記クッション部材のクッション部と嵌合部は、異なる材料で形成されている請求項 1、2、3 または 4 記載の自動車用サイドモール。

【請求項 6】 上記クッション部材のクッション部と嵌合部は、同一材料で形成されている請求項 1、2、3 または 4 記載の自動車用サイドモール。

【請求項 7】 上記クッション部材の嵌合部は、上記モール本体よりも硬度が大きい請求項 1、2、3、4、5 または 6 記載の自動車用サイドモール。

【請求項 8】 車体又はドアに上記サイドモールを装着したときのクリップ

1 個当たりの反力が 0. 5 N から 5 0 N である請求項 1、2、3、4、5、6 または 7 記載の自動車用サイドモール。

【発明の詳細な説明】

【0 0 0 1】

【発明の属する技術分野】

本発明は、自動車の車体又はドアの外側面に装着される自動車用サイドモールに関するものである。

【0 0 0 2】

【従来の技術】

自動車の車体又はドアの外側面に装着される自動車用サイドモールの装着は、従来クリップまたは両面接着テープを用いておこなってきた。

クリップを用いて装着する場合は、サイドモール本体の裏面にクリップ取付用の台座を設け、その台座にクリップを嵌合または超音波を用いて溶着する等の手段を用いてクリップを取付けていた。そのクリップを自動車の車体又はドアに設けたクリップ挿入孔に挿入してサイドモールの装着していた（例えば、特許文献 1 参照。）。

【0 0 0 3】

両面接着テープを用いて装着する場合は、サイドモール本体の裏面の長手方向の両側端に両面接着テープを貼付して、自動車への装着時に両面接着テープの離形紙を剥がして、両面接着テープを自動車の車体又はドアに圧接して接着していた。

しかしながら、両面接着テープのみでサイドモールの装着する場合は、両面接着テープの所定の接着面積が必要であり、両面接着テープは高価であり、サイドモールのコストアップの要因となっていた。

【0 0 0 4】

また、両面接着テープの接着力を確保するため両面接着テープは一定以上の幅が必要であり、サイドモールの幅を狭くすることが困難であったため、デザインの自由度が制限されるとともに、重量が増加する要因ともなっていた。

さらに両面接着テープを用いて接着する場合は、接着面である自動車の車体又

はドアが埃や油等がない清浄であることが必要であり、また表面の凹凸がないことも必要であったため、自動車の組み付け工程の管理が複雑であった。

【0005】

そのため、クリップを用いてサイドモールを装着することがなされているが、サイドモールの裏面に取付けるクリップをあまり多くするとコストアップとなり、装着の手間も多くかかることとなる。従って、クリップの取付けはある程度の間隔をおいてなされてきた。

このクリップを用いてサイドモールを自動車の車体又はドアに装着すると、車体又はドアの曲がりや僅かな凹凸によって、クリップとクリップの中間の部分では、車体又はドアとの間で隙間が生じることとなる。

【0006】

車体又はドアとの間で隙間が生じると、自動車走行時に異音が生じたり、ドアを閉めるときに異音が生じたりする。

さらに近年自動車の軽量化のため車体やドアの板金が薄くなり、特にドアを強く締めた場合などには異音が発生しやすくなってきた。

【0007】

そこで、図8に示すようにクリップでサイドモール10を取付けるとともに、両面接着テープ40で車体又はドアに貼着していた。そして、両面接着テープ40で貼着する場合は、両面接着テープ取付リブ41をモール本体11の裏面に突出するように設け、その両面接着テープ取付リブ41の先端に両面接着テープ40を取付けていた。

あるいは、モール本体の両側端に軟質部材を2色押出成形により設け、緩衝作用をなすようにしていた。

【0008】

【特許文献1】

特開2000-6731号公報（第3-4頁、第2図）

【0009】

【発明が解決しようとする課題】

しかしながら、クリップ20と両面接着テープ40の両方を使用するとコスト

アップとなり、クリップ20の挿入と両面接着テープ40の貼着の両方の組付け作業が必要となり、手間がかかっていた。

さらに、両面接着テープ40の貼着強度を確保するために、両面接着テープ40は所定の幅が必要となるため、サイドモール10の幅を小さくすることが困難であり、デザインの自由度が損なわれていた。

【0010】

また、両面接着テープ40を貼着するには、所定以上の力でサイドモール10の両面接着テープ40を車体又はドアに押付ける必要があるが、そのためには両面接着テープ取付リブ41の高さのバラツキを押さえる必要があり、サイドモール10製造工程の管理に手間がかかっていた。

モール本体の両側端に軟質部材を2色押出成形する場合は、サイドモールの外表面の両側端に硬質部材と軟質部材の境界線が生じて見栄えが良くないとともにコストアップになっていた。

【0011】

そこで本発明はかかる事実を考慮して、製造と組付けが容易で、サイドモール10と車体又はドアの隙間から、高速走行時やドアの開閉時に異音が発生しないサイドモールを提供することが目的である。

【0012】

【課題を解決するための手段】

請求項1の本発明は、自動車の車体又はドアの外側面にクリップで装着される自動車用サイドモールにおいて、サイドモールはモール本体とモールを車体又はドアに装着するクリップとモール本体の裏面に装着されるクッション部材からなり、クッション部材は、モール本体と車体又はドアの間にあってクッション作用をするクッション部とモール本体の裏面に設けられたクッション取付リブに嵌合する嵌合部からなるものである。

【0013】

請求項1の本発明は、モール本体の裏面にクッション部材を装着したため、クリップで取付けられたときに、モール本体と車体又はドアの間にクッション部材が存在して、クッション部材のクッション部がクッション作用をするためサイド

モールと車体又はドアが密着して、サイドモールが自動車走行時やドア閉時に振動することがなく、異音がない。

また、クッション部材は、モール本体の裏面のクッション取付リブに嵌合されているため、クッション部材をモール本体に取付けることが容易であり、生産性が高い。

【0014】

請求項2の本発明は、モール本体の裏面に設けられたクッション取付リブを、モール本体の長手方向の両側部に長手方向の略全長にわたり設け、両側部のクッション取付リブにクッション部材を取付けたものである。

【0015】

請求項2の本発明では、クッション取付リブをモール本体の裏面の両側部に長手方向の略全長にわたり設け、そのクッション取付リブにクッション部材を取付けたため、クッション部材がモール本体の裏面の両側に全長に亘り取り付けることができる。それによって、サイドモールの両側部全長のクッション部材の反力により確実に車体又はドアに密着させることができる。このため、サイドモールが自動車走行時やドア閉時に振動することがなく、異音がない。

【0016】

請求項3の本発明は、モール本体の裏面に設けられたクッション取付リブを、モール本体の長手方向の両側部に長手方向の略全長にわたり設け、両側部の各々のクッション取付リブは、2本ずつ設け、2本のクッション取付リブの間にクッション部材の嵌合部を嵌挿したものである。

【0017】

請求項3の本発明では、クッション取付リブは、モール本体の長手方向の両側部に2本ずつ設け、2本のクッション取付リブの間にクッション部材の嵌合部を嵌挿したため、クッション部材を2本のクッション取付リブの間に挿入するのみでモール本体に強固に装着することができ、製造が容易でかつ確実に保持できる。

【0018】

請求項4の本発明は、クッション部材のクッション部が、車体又はドアとモー

ル本体の側端部との間に嵌挿するリップを延設するものである。

請求項4の本発明では、クッション部にリップを設け、そのリップを車体又はドアとモール本体の側端部との間に嵌挿する様に延長したため、車体又はドアとモール本体の側端部との間の間隙を無くすることができ、モール本体の側端部が車体又はドアと当接するときには生じる異音を防止することができる。

【0019】

請求項5の本発明は、クッション部材のクッション部と嵌合部は、異なる材料で形成されているものである。

請求項5の本発明では、クッション部と嵌合部は、異なる材料で形成されているため、嵌合部は、嵌合に必要な強度と弾性を有した材料を選択し、クッション部は柔軟性と弾性を有した材料をそれぞれ選択することができ、材料選択の自由度が大きい。

【0020】

請求項6の本発明は、クッション部材のクッション部と嵌合部は、同一材料で形成されているものである。

請求項6の本発明では、クッション部と嵌合部は、同一材料で形成されているため、クッション部と嵌合部が強力に接合することができる。

【0021】

請求項7の本発明は、クッション部材の嵌合部は、モール本体よりも硬度が大きいものである。

請求項7の本発明では、クッション部材の嵌合部はモール本体の硬度よりも大きいいため、クッション取付リップに強固に装着することができる。

【0022】

請求項8の本発明は、車体又はドアに上記サイドモールを組付したときのクリップ1個当たりの反力が0.5Nから5Nである自動車用サイドモールである。

請求項8の本発明では、サイドモールを装着したときのクリップ1個当たりの反力が0.5Nから50Nであるため、サイドモールを車体又はドアに組付する作業に労力が少なくすみ、作業が容易である。

【0023】

【発明の実施の形態】

本発明の実施の態様を図面に基づき説明する。

図1は、本発明のサイドモール10のモール本体11の裏面の全体を示す一部切欠き図である。図2は、車体又はドアにサイドモール10を取付けた状態を示す断面図である。

サイドモール10はモール本体11と、モール本体11を車体又はドアに取付けるクリップ20と、モール本体11と車体又はドアの間に装着されるクッション部材30からなる。

【0024】

モール本体11は、図1に示すように長手方向に長尺状に伸びる形状をしており、その表面は断面円弧状をなし、車体の色に応じた色彩が施されている。モール本体11の裏面は、長手方向の両側にクッション取付リブ14、15が長手方向の先端付近までがもうけられている。この実施の態様では長手方向の両側のクッション取付リブ14、15は、それぞれ2本ずつ設けられている。

さらに、モール本体11の裏面は100～250mm間隔でクリップ取付リブ12、13が設けられている。

【0025】

図2に示すように、クリップ取付リブ12、13は、モール本体11の中央寄りに2本設けられており、後述するクリップ20に係止するためにクリップ取付リブ12、13の先端に突部が設けられている。

クッション取付リブ14、15は、クリップ取付リブ12、13よりもモール本体11の両側に位置して、モール本体11の側端部16、17より若干中央寄りに設けられる。

モール本体11は、クッション取付リブ14、15、クリップ取付リブ12、13および側端部16、17を含めて一体に射出成形により、ポリプロピレン樹脂等の合成樹脂を用いて成形される。

【0026】

クリップ20は、車体又はドアに挿入しモール本体11を取付ける脚部21とモール本体11にクリップ20を装着する頭部26からなる。

頭部 26 は、モール本体 11 のクリップ取付リブ 12、13 が挿入される係止凹部 27 が設けられている。係止凹部 27 には鉤部が設けられて、クリップ取付リブ 12、13 が挿入されたときに、クリップ取付リブ 12、13 の突部をこの鉤部が係止して、クリップ 20 をモール本体 11 に装着する。

【0027】

脚部 21 は、頭部 26 のほぼ中心から下方に延設されている中心脚 24 と、中心脚 24 の先端から左右に斜め上方に延設された係止脚 22 からなる。係止脚 22 の先端には、クリップ 20 を挿入したときに車体又はドアの板金 2 に係止される係止段部 23 が設けられている。

【0028】

クッション部材 30 は、モール本体 11 のクッション取付リブ 14、15 にクッション部材 30 を装着する嵌合部 35 と、車体又はドアとモール本体 11 の間のクッション作用をするクッション部 31 からなる。

図 2 の実施の態様では、嵌合部 35 は、断面略 U 字状をなし、両側部のクッション取付リブ 14、15 のそれぞれの 1 本のリブに嵌合している。断面略 U 字状の嵌合部 35 は開口が若干先窄まり状態であるため、クッション取付リブ 14、15 を強固に挟持することができる。また、両側部のクッション取付リブ 14、15 のそれぞれの 1 本のリブに嵌合して、他の 1 本のリブにより断面略 U 字状の嵌合部 35 の一方の側壁が保持されて、一層強固に挟持される。

【0029】

図 2 の実施の態様では、クッション部 31 は、嵌合部 35 の U 字状の底部外壁に一体に設けられ、一端からリップ 32 がモール本体 11 の側端部 16、17 と車体又はドアの間の空間まで延設されている。

このため、サイドモール 10 が車体又はドアに取付けられたときに、モール本体 11 の側端部 16、17 と車体又はドアの間の空間がリップ 32 により埋められているため、走行時やドア閉時にモール本体 11 の側端部 16、17 と車体又はドアが当接することがなく、異音が発生することがない。

さらに、モール本体 11 の側端部 16、17 と車体又はドアの間の空間がリップ 32 により埋められているため、この空間の寸法を厳格に管理する必要がない。

ので、サイドモール 10 の製造工程の管理が容易となる。

【0030】

クッション部材 30 の嵌合部 35 とクッション部 31 の材料において、嵌合部 35 の材料は硬質合成樹脂を使用し、ポリオレフィン系樹脂等例えばポリプロピレン樹脂を使用することができる。このポリプロピレン樹脂の曲げ弾性率は、例えば 800Mpa（曲げ弾性率：JIS K6758）である。嵌合部 35 の材料は、モール本体 11 の材料よりも硬度が高い方がクッション取付リブ 14、15 への挟持力が強くなり好ましい。

【0031】

クッション部 31 の材料は、軟質材料を使用し、EPDMゴム、熱可塑性エラストマー、ポリオレフィン系樹脂等例えば軟質ポリプロピレン樹脂を使用することができる。EPDMゴム、熱可塑性エラストマーはより一層柔らかくするため発泡させてもよい。このEPDMゴムの硬度は、例えば 50°（JIS A硬度：JIS K6301）である。

【0032】

例えば、嵌合部 35 にポリプロピレン樹脂を使用し、クッション部材 30 にEPDMゴムのように異なった材料を使用することができる。この場合は、クッション部材 30 の硬度を選択する余地が大きく、設計の自由度が増加する。

また、嵌合部 35 に硬質ポリプロピレン樹脂を使用し、クッション部 31 に軟質ポリプロピレン樹脂のような同じ材料を使用することができる。この場合は、同じ材料であるため嵌合部 35 とクッション部 31 が融着して、強固に固着することができる。

クッション部材 30 は、嵌合部 35 とクッション部 31 を同時に押出成形することにより、成形することができる。

【0033】

次に、サイドモール 10 を車体又はドアに組付ける方法を説明する。

モール本体 11 にクリップ 20 とクッション部材 30 を装着する。クリップ 20 は、モール本体 11 の裏面に 100～250mm 間隔に設けられた複数のクリップ取付リブ 12、13 にクリップ 20 の頭部 26 を挿入し行う。

クッション部材 30 は、モール本体 11 の両側部のクッション取付リブ 14、15 をそれぞれクッション部材 30 の嵌合部 35 に挿入することにより行う。

【0034】

クリップ 20 とクッション部材 30 を装着されたサイドモール 10 を自動車の車体又はドアに組付けるには、車体又はドアの板金 2 に予め設けられたクリップ挿入孔へクリップ 20 の脚部 21 を挿入することにより行う。

クリップ 20 の脚部 21 の係止段部 23 がクリップ挿入孔の周囲の板金 2 に係止され、サイドモール 10 が固定される。

【0035】

このとき、クッション部材 30 のリップ 32 がモール本体 11 の側端部 16、17 と車体又はドアの間に存在し、クリップ 20 の保持力でモール本体 11 の側端部 16、17 と車体又はドアによりリップ 32 が強く挟持される。このため、走行時やドア閉時に異音が発生することがない。

【0036】

次に他の実施の態様を図 3 に基づき説明する。図 2 の実施の態様と共通する部分は説明を省略する。

図 3 の実施の態様は、図 2 の実施の態様と比較してクッション部材 30 b が異なる。クッション部材 30 b は、クッション部 31 b と嵌合部 35 b からなり、一体に押出成形により成形されている。

クッション部 31 b は、中空状をなして、軟質部材で形成されている。嵌合部 35 b は、硬質合成樹脂で形成され、モール本体 11 の両側部のそれぞれの 2 本のクッション取付リブ 14、15 の間に挿入可能な幅の断面略長方形をなし、2 本のクッション取付リブ 14、15 と接する側面の部分は断面凹凸が設けられている。

材料は図 2 の実施の態様と同じものを使用することができる。

【0037】

クッション部材 30 b をモール本体 11 に装着するには、クッション部材 30 b の嵌合部 35 b をモール本体 11 の両側部のそれぞれの 2 本のクッション取付リブ 14、15 の間に挿入する。嵌合部 35 b の側面に設けられた凹凸で、クッ

ション部材 3 0 b は強固にモール本体 1 1 に固着される。

車体又はドアにサイドモール 1 0 が組みつけられたときに、中空状のクッション部 3 1 b が車体又はドアと当接する。

【 0 0 3 8 】

中空状のクッション部 3 1 b の弾性により、車両取付状態でのクッション反力が 0 . 5 N ~ 5 0 N の範囲で保持することができ、走行時やドア閉時にモール本体 1 1 の側端部 1 6 、 1 7 と車体又はドアが当接することがなく、異音が発生することがない。

また、サイドモール 1 0 を車体又はドアに組付けるときには、中空状のクッション部 3 1 b の弾性により、クリップ 1 個当りの挿入荷重を 5 k g / f 以下にすることができる。このため、サイドモール 1 0 のクリップ 2 0 の挿入が容易であり、組付け作業の効率が向上する。

【 0 0 3 9 】

次にさらに他の実施の態様を図 4 に基づき説明する。図 2 の実施の態様と共通する部分は説明を省略する。

図 4 の実施の態様は、図 2 の実施の態様と比較してクッション部材 3 0 c が異なる。クッション部材 3 0 c は、クッション部 3 1 c と嵌合部 3 5 c からなり、一体に押出成形により成形されている。

クッション部 3 1 c は、弾性のある断面略長形状をなしている。嵌合部 3 5 c は図 3 の実施の態様とほぼ同じであるが、クッション部 3 1 c を保持するため断面略逆 T 字状になっている。

材料は図 2 の実施の態様と同じものを使用することができる。

【 0 0 4 0 】

図 4 の実施の態様は、図 3 の実施の態様と同様にクッション部 3 1 c の弾性により、車両取付状態でのクッション反力が 0 . 5 N ~ 5 0 N の範囲で保持することができ、走行時やドア閉時にモール本体 1 1 の側端部 1 6 、 1 7 と車体又はドアが当接することがなく、異音が発生することがない。

また、サイドモール 1 0 を車体又はドアに組付けるときには、中空状のクッション部 3 1 c の弾性により、クリップ 1 個当りの挿入荷重を 5 k g / f 以下にす

ることができた。

【0041】

次にさらに他の実施の態様を図5に基づき説明する。図2の実施の態様と共通する部分は説明を省略する。

図5の実施の態様は、図2の実施の態様と比較してクッション部材30dが異なり、図3の実施の態様と比較してクッション部材30dの嵌合部35dが異なる。クッション部材30dは、クッション部31dと嵌合部35dからなり、一体に押出成形により成形されている。

嵌合部35dは図2の実施の態様と同様であり、断面略U字状をなし、クッション取付リブ14、15が挿入される。

クッション部31dは図3の実施の態様と同様であり、同様の作用効果を奏する。

【0042】

次にさらに他の実施の態様を図6に基づき説明する。図2の実施の態様と共通する部分は説明を省略する。

図6の実施の態様は、図2の実施の態様と比較してクッション部材30fが異なり、図4の実施の態様と比較してクッション部材30fの嵌合部35fが異なる。クッション部材30fは、クッション部31fと嵌合部35fからなり、一体に押出成形により成形されている。

【0043】

嵌合部35fは、断面略山字状をなし、断面略山字状の2つの開口に両側部のそれぞれの2本のクッション取付リブ14、15が挿入される。2本のクッション取付リブが挿入されるため、嵌合部35fは2本のクッション取付リブを強固に把持することができる。

クッション部31fは図4の実施の態様と同様であり、同様の作用効果を奏する。

【0044】

次にさらに他の実施の態様を図7に基づき説明する。図2の実施の態様と共通する部分は説明を省略する。

図 7 の実施の態様は、図 2 の実施の態様と比較してクッション取付リブ 1 4、1 5 が異なる。

クッション取付リブ 1 4、1 5 は、モール本体 1 1 の両側にそれぞれ 1 本のみである。クッション取付リブ 1 4、1 5 をそれぞれ 1 本のみにしたため、サイドモール 1 0 の幅を小さくすることができ、デザインの自由度が増加する。

【 0 0 4 5 】

【発明の効果】

本発明のサイドモールは、モール本体の裏面にクッション部材を装着したため、クリップで取付けられたときに、クッション部材のクッション部がクッション作用をするためサイドモールと車体又はドアが密着して、サイドモールが自動車走行時やドア閉時に振動することがなく、異音がない。

【図面の簡単な説明】

【図 1】

本発明の実施の態様を示すものであり、サイドモールのモール本体の裏面の全体を示す一部切欠き図である。

【図 2】

本発明の実施の態様を示すものであり、サイドモールを車体に取り付けた状態を示す断面図である。

【図 3】

本発明の他の実施の態様を示すものであり、サイドモールを車体に取り付けた状態を示す断面図である。

【図 4】

本発明のさらに他の実施の態様を示すものであり、サイドモールを車体に取り付けた状態を示す断面図である。

【図 5】

本発明のさらに他の実施の態様を示すものであり、サイドモールを車体に取り付けた状態を示す断面図である。

【図 6】

本発明のさらに他の実施の態様を示すものであり、サイドモールを車体に取り付

けた状態を示す断面図である。

【図 7】

本発明のさらに他の実施の態様を示すものであり、サイドモールを車体に取り付けた状態を示す断面図である。

【図 8】

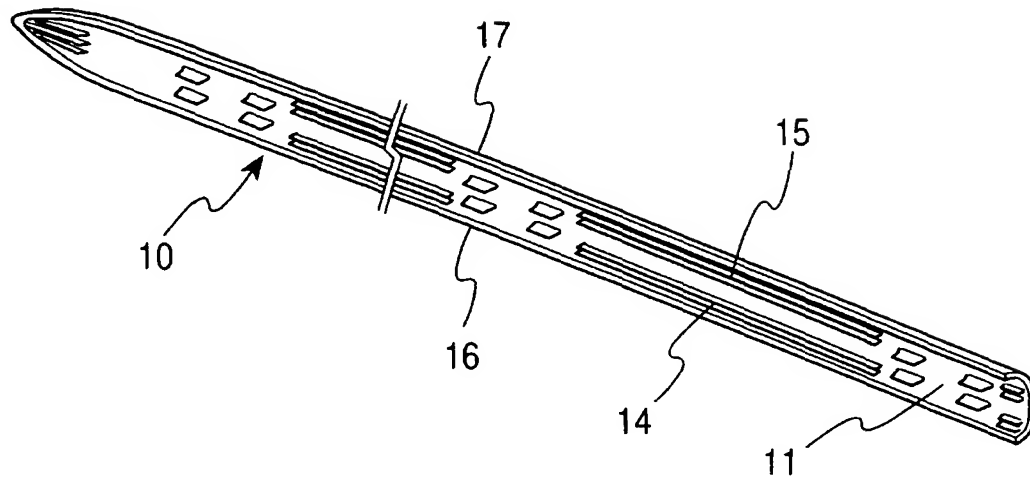
従来のサイドモール 10 を車体に取り付けた状態を示す断面図である。

【符号の説明】

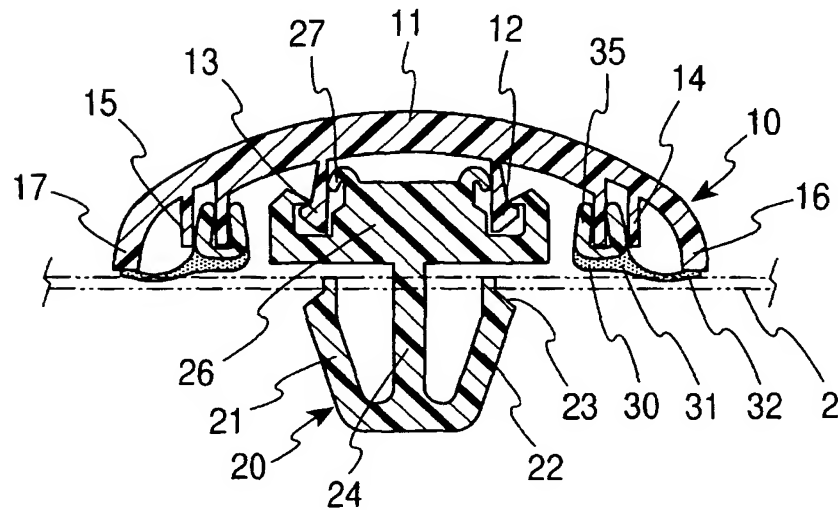
- 10 サイドモール
- 11 モール本体
- 14、15 クッション取付リブ
- 16、17 側端部
- 20 クリップ
- 30 クッション部材
- 31 クッション部
- 35 嵌合部

【書類名】 図面

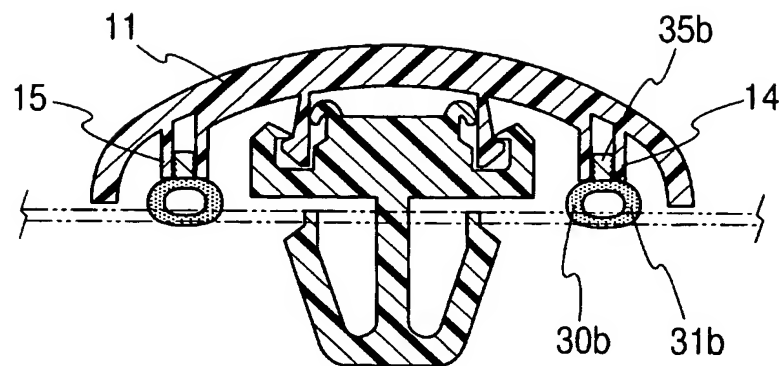
【図 1】



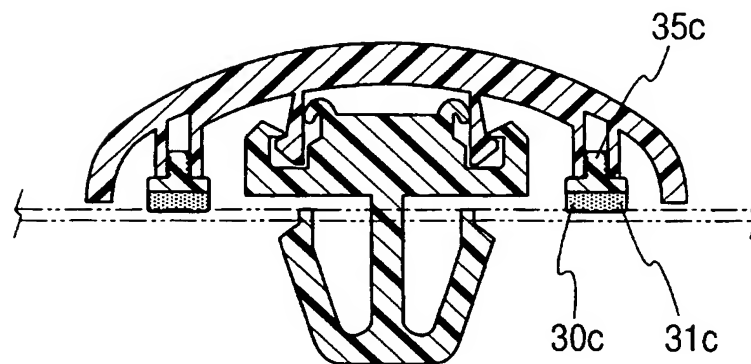
【図 2】



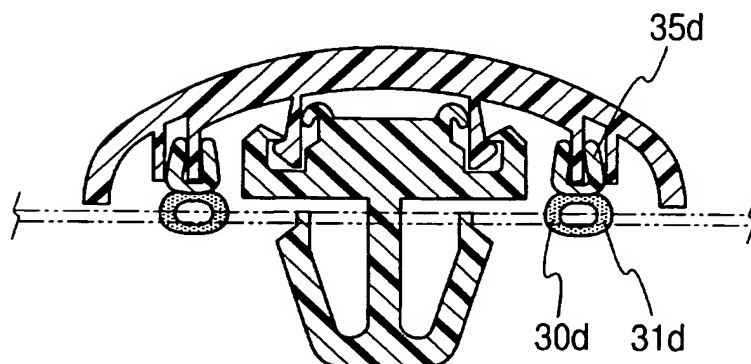
【図 3】



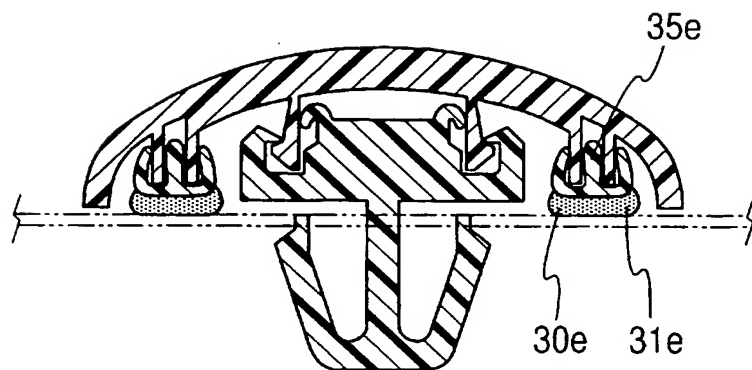
【図 4】



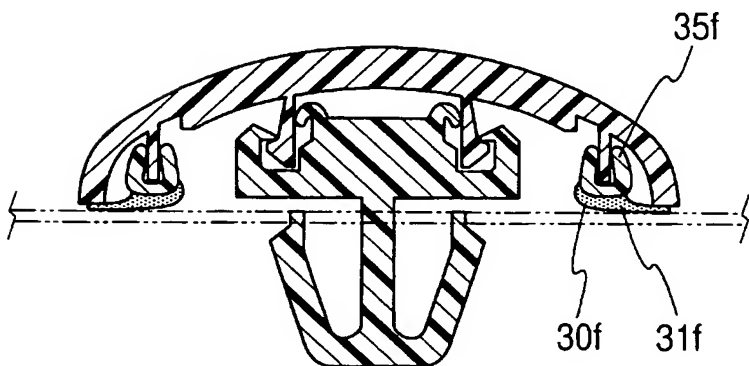
【図 5】



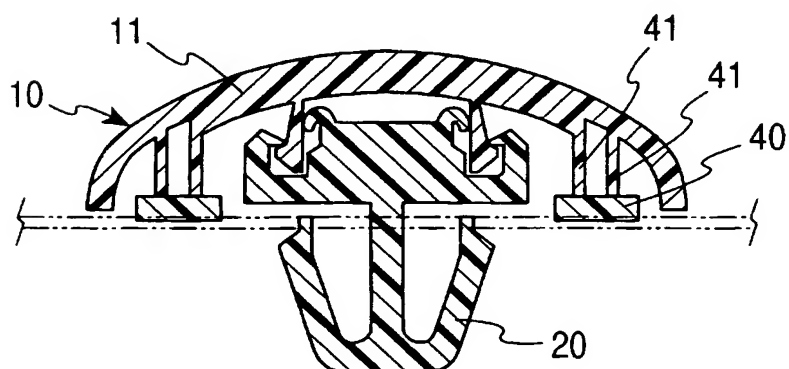
【図 6】



【図 7】



【図 8】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 組付けが容易で高速走行時やドアの開閉時に異音が発生しないサイドモールを提供すること。

【解決手段】 サイドモール 1 0 は、モール本体 1 1 とモールを車体又はドアに装着するクリップ 2 0 とモール本体の裏面に装着されるクッション部材 3 0 からなり、クッション部材は、モールと車体又はドアの間にあつてクッション作用をするクッション部 3 1 とモール本体の裏面に設けられたクッション取付リブ 1 4 に嵌合する嵌合部 3 5 からなるものである。

【選択図】 図 2

特願 2 0 0 2 - 2 8 5 9 2 1

出 願 人 履 歷 情 報

識別番号

[0 0 0 2 4 1 4 6 3]

1. 変更年月日

1 9 9 0 年 8 月 9 日

[変更理由]

新規登録

住 所

愛知県西春日井郡春日町大字落合字長畑 1 番地

氏 名

豊田合成株式会社